

Venerdì, 3 settembre 1999

Presiede:

Giancarlo TESINI
(c.s.)

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Sono molto onorato di presiedere quest'ultima giornata dei nostri lavori e, prima di dare la parola ai relatori, vorrei fare una breve osservazione.

Se abbiamo presente il programma, ci rendiamo conto di come gli organizzatori di questo Convegno si siano preoccupati, soprattutto per la preparazione dei dottorandi, di fornire un quadro esaustivo circa le problematiche relative al settore aereo. Credo che tutti possano essere d'accordo con me nel constatare quale sia la complessità dei problemi che oggi il settore aereo sta affrontando. Ci rendiamo conto che sono due i fattori che definiscono la complessità di questo scenario. Il primo è lo sviluppo del trasporto, che è destinato ulteriormente a crescere: si parla di un incremento annuo del 5% nei prossimi dieci anni. L'altro fattore, che è quello su cui si sono sviluppate alcune polemiche fra gli stessi relatori, è la liberalizzazione del settore stesso. Mi sembra che oggi, anche se rispetto ad altre modalità il settore aereo si è stabilizzato (abbiamo sentito le relazioni per quello che riguarda la normativa comunitaria e su come l'Italia ha recepito questa normativa), nel nostro Paese si stia ancora giocando la partita del riordino del settore, che è il passaggio dal monopolio al mercato. In questo processo di profonde trasformazioni vi è una molteplicità di soggetti interessati che sono coinvolti nell'attuazione di un progetto di riordino del settore. Certamente un ruolo prioritario lo ha innanzitutto chi gestisce il servizio, cioè le compagnie aeree.

Ora, tutto questo quadro che è emerso (di complessità, di necessità di integrazioni, di armonizzazioni dei vari servizi, sia quelli aerei, sia quelli a terra) richiede che vi siano organi e sedi istituzio-

nali che garantiscano maggiore armonizzazione dei servizi. Mi pare, quindi, giusto, concludere questa giornata parlando di alcuni di questi organi, proprio perché è un po' tipico del nostro Paese lasciarci trascinare da un'idea di cambiamento e di riforma senza avere poi gli adeguati strumenti. Basterebbe pensare alla riforma dei manicomi! In Parlamento mi sembrava talmente giusto tentare il recupero dei malati di mente, che io votai quella riforma; in un secondo momento mi resi conto di avere sbagliato, non perché il progetto non fosse giusto, ma perché non esistevano gli strumenti per far "camminare la riforma".

Ed ecco allora perché è tanto importante la presenza di un'organizzazione che, a partire dal livello istituzionale, garantisca in maniera più organizzata e integrata la gestione dei servizi.

La conclusione del Convegno deve essere dedicata all'illustrazione di quella che, sul piano operativo, è la strumentazione capace di garantire questa maggiore integrazione: un'integrazione che riguarda la modalità aerea, ma - ricordo la relazione che ha fatto l'amico Marletto - anche tutte le altre modalità. Molti hanno chiamato in causa la questione Malpensa. Non si può fare una scelta così prioritariamente rilevante sul piano dell'organizzazione del sistema del trasporto aereo italiano, come Malpensa, senza essersi tempestivamente posti il problema dei collegamenti delle strade e delle ferrovie. Quindi, già questo indica come i problemi debbano essere affrontati in una visione integrata anche con le altre modalità.

Liberalizzazione non significa anarchia; la liberalizzazione richiede regole ed organi che la facciano rispettare. Qui non si è mai accennato ad un'ipotesi, che quando ero Ministro nel Governo Amato mi ero posto: quella dell'*Authority* nel settore del trasporto. Credo che, in un certo senso, la riorganizzazione dell'ENAC possa essere ricondotta a una visione di terzietà, in modo da garantire una corretta applicazione delle regole, fermo restando l'obiettivo della liberalizzazione, che sul piano del rispetto della concorrenza ha nell'Antitrust il suo punto di riferimento istituzionale. E' di stamattina la notizia che gli ispettori del Ministero dei Trasporti hanno consegnato il loro rapporto sull'ENAC, che contiene una valutazione critica. Si dice che l'ENAC è necessario, ma che dovrebbe essere gestito e-

eliminando alcune disfunzioni organizzative. Ecco perché diventa fondamentale e decisivo che la gestione di questi organi avvenga nel modo più corretto e giusto, perché, quello che mi spaventa sempre è che ognuno tende a scaricare le responsabilità su qualcun altro. Quindi, occorre sapere che cosa devono fare questi organi, e nello stesso tempo richiamare i responsabili a non limitarsi a gestirli, ma a contribuire ad eliminare le disfunzioni e le imperfezioni del sistema, anche se molte volte non dipendono direttamente da loro. In questo sistema tutti si devono sentire impegnati in un ruolo che è sempre decisivo, ma che è solo una parte di un gioco complessivo in cui devono convivere tutti, a cominciare da chi ha la responsabilità politica.

Adesso do la parola al prof. Gabriele Silingardi il quale, in assenza del dott. Roma, ci parlerà della riforma dell'aviazione civile e dell'ENAC, quindi delle competenze, degli strumenti operativi di questo nuovo Ente, sia pure in maniera sintetica. Successivamente il dott. Griselli, Presidente di Assoclearance, ci parlerà appunto del problema della "*slot allocation*: normativa e prassi in Italia". Concluderà la mattinata una relazione sui profili tecnico-giuridici dell'assistenza al volo e l'ENAC, svolta dal prof. Franchi, il quale svolgerà anche una relazione sul nuovo organo istituito recentemente, che è l'Agenzia per la Sicurezza al Volo. La parola al prof. Gabriele Silingardi*.

* In sede congressuale, la relazione sulla riforma dell'aviazione civile e l'ENAC era stata brevemente svolta dal prof. Silingardi per l'imprevista assenza del Presidente dell'ENAC, dott. Roma. Trattandosi di considerazioni estremamente provvisorie, il prof. Silingardi aveva assunto l'impegno con l'uditorio che avrebbe inviato in seguito un testo più articolato da pubblicare nel volume degli Atti.

Poiché la improvvisa e dolorosa perdita del prof. Silingardi ci ha privato del suo generoso contributo, il CUST ha pregato il cons. dott. Gerardo Mastrandrea, che ne ha assunto volentieri l'onere ed al quale va il nostro sentito grazie, di stendere una più ampia relazione, riportata nelle pagine che seguono.

RELAZIONI

GERARDO MASTRANDREA
(Magistrato TAR – Consulente giuridico dell'ENAC)

L'ENAC E IL RIASSETTO ORGANIZZATIVO DELL'AVIAZIONE CIVILE

Il quadro normativo vigente, di carattere legislativo e regolamentare, concernente in particolare i compiti e le attribuzioni dell'Amministrazione pubblica nel settore dell'aviazione civile, risulta particolarmente complesso.

Si può rilevare come il previgente assetto organizzativo, in vigore per vari decenni, prevedeva la presenza di un apparato tipicamente ministeriale, costituito dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC) del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, che regolava ed amministrava, anche in sede periferica, tutto il settore nelle sue varie articolazioni, e quindi per tutto ciò che riguardava il trasporto aereo, gli aeroporti, la navigazione aerea, comprensiva quest'ultima della sicurezza.

Accanto all'organizzazione ministeriale sussistevano enti pubblici preposti ad alcuni sotto-settori specifici, e riconducibili per lo più alla figura dell'ente pubblico non economico (come nel caso del Registro Aeronautico Italiano - R.A.I., che ha sempre esercitato in maniera apprezzabile relevantissimi compiti in materia di regolamentazione e controllo tecnico nonché di certificazione, dell'Aero Club d'Italia - AeCI, preposto al volo da diporto e sportivo, e dell'Ente Nazionale della Gente dell'Aria - ENGA, preposto alla tenuta degli albi della gente dell'aria), ma che in qualche caso hanno seguito l'iter di trasformazione e privatizzazione che ha caratterizzato molti enti pubblici, come nel caso dell'Ente preposto al controllo del traffico aereo, il quale, precedentemente rispondente al modello dell'Azienda Autonoma con personalità giuridica (A-

NAV o AAVTAG), è attualmente, in base a quanto previsto dalla legge n. 665/96, un ente pubblico economico, e dovrà, anche se il relativo termine è stato di recente spostato con la legge n. 144/99 al 31 dicembre 2000, essere trasformato in società per azioni, previa verifica delle condizioni della trasformazione.

Vista la evidente difficoltà per l'ex Civilavia (DGAC) di stare al passo con i tempi e in particolare con il processo di modernizzazione del trasporto aereo, con un provvedimento normativo che ha profondamente inciso (d.lgs. n. 250/97) nella razionalizzazione del settore, mutando radicalmente il quadro di riferimento istituzionale, è stato istituito nel luglio del 1997 un nuovo Ente (l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - ENAC), con la finalità di riunire in un unico soggetto pubblico le differenti competenze sino ad ora esercitate, con dispendio di mezzi, difficoltà di coordinamento e disagi nei rapporti con gli operatori, dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile (DGAC), dal Registro Aeronautico Italiano (RAI) e dall'Ente Nazionale della Gente dell'Aria (ENG A).

L'istituzione di tale nuovo Ente, avvenuta in attuazione della delega appositamente prevista dalla legge Bassanini I (l. n. 59/97), dovrebbe, tra l'altro, permettere da un lato un maggiore coinvolgimento degli operatori privati del settore, in particolare gestori aeroportuali e vettori, nel raggiungimento delle finalità pubbliche a cui è tradizionalmente preposta l'Amministrazione pubblica, dall'altro una più efficace ed efficiente esplicazione dell'attività amministrativa, atta a rendere effettivo il processo di privatizzazione e liberalizzazione concernente tra l'altro l'assetto delle gestioni aeroportuali, verificando il mantenimento delle condizioni di liberalizzazione già raggiunte nel mercato del trasporto aereo, almeno a livello comunitario.

Trattasi dunque, nel caso dell'ENAC, di un Ente pubblico non economico, dotato di ampia autonomia regolamentare e tecnica, chiamato ad esercitare le funzioni amministrative e tecniche già intestate alla DGAC, al RAI ed all'ENG A. Questo Ente, ai sensi di legge, doveva essere trasformato in Ente pubblico economico entro il 31 luglio 1999, ma tale data non è stata rispettata, né si potrà prevedere quando avverrà la definitiva trasformazione, atteso che solo ora, dopo un lungo periodo di tempo dedicato alla nomina degli or-

gani, si è giunti finalmente alla definizione, in collaborazione con il Ministero vigilante, degli atti fondamentali per la sua operatività, ovvero statuto, regolamento amministrativo-contabile, contratto di programma.

A tale riguardo deve evidenziarsi che, finché l'Ente non assumerà la definitiva configurazione di ente pubblico economico, con la possibilità quindi di far conto su entrate certe (canoni aeroportuali, tariffe per i servizi prestati, sanzioni) a copertura dei costi, la riforma non potrà comunque considerarsi del tutto compiuta, con il continuo rischio di duplicazioni e conflitti di attribuzione con la struttura ministeriale di vigilanza, a sua volta riorganizzata.

Un ente pubblico non economico, come è attualmente l'ENAC, si caratterizza, come è noto, perché, pur potendo in via di ipotesi operare con strumenti di carattere commerciale e svolgere attività analoghe a quelle di un'impresa privata, non finalizza comunque la propria azione, a differenza dell'ente pubblico economico, a scopi di profitto o comunque a risultati non negativi di bilancio e gestione economica, e può pertanto godere generalmente ancora di trasferimenti erariali non vincolati.

Il quadro normativo di tale categoria di enti, non limitata peraltro alla categoria del parastato, è ancora principalmente basato sull'impianto della vecchia legge n. 70 del 1975. Dando anche uno sguardo d'insieme alla giurisprudenza, soprattutto amministrativa, in tema di ente pubblico non economico, possiamo rilevare che l'ente pubblico non economico è caratterizzato essenzialmente: dal perseguimento, senza fini di lucro, di scopi pubblicistici di ordine generale tipici dell'ente Stato, dalla soggezione alla vigilanza di organi statali, ovvero dalla relazione ausiliare con altri enti pubblici, dai finanziamenti in parte pubblici, dalla sottoposizione a controlli di tutela e vigilanza, senza particolare rilievo da attribuirsi all'attività economica svolta dall'ente in via meramente complementare e strumentale o all'esercizio di attività *iure privatorum*.

Elemento essenziale per la operatività effettiva di un ente pubblico non economico, e quindi anche dell'ENAC, è l'efficace esplicazione della potestà statutaria di autorganizzazione. La potestà statutaria dell'ente pubblico non economico non presenta natura

di potestà normativa originaria; essa è attribuita o riconosciuta dallo Stato per il perseguimento di finalità pubblicistiche ed ha quindi carattere derivato, con la conseguenza che le disposizioni dello statuto non possono porsi in contrasto con le norme attributive di potestà, né con i principî desumibili dalle norme straordinarie che definiscono la posizione dell'ente rispetto allo Stato ed agli altri enti pubblici. L'esercizio in generale del potere organizzatorio è diretto in via primaria ed immediata alla realizzazione di un assetto organizzativo idoneo a consentire il perseguimento delle finalità di pubblico interesse demandate alla competenza dell'ente medesimo, entro i limiti fissati dalle disposizioni di legge.

L'organizzazione dei servizi, unitamente alla determinazione delle tabelle organiche, al reclutamento di personale qualificato, alla adeguata informatizzazione, si configurano quali elementi indispensabili per il soddisfacente funzionamento dell'ente, di modo che, ad avviso della Corte dei Conti, la mancata organizzazione può costituire causa di disfunzione o addirittura presupposto di responsabilità degli amministratori.

L'articolazione funzionale dell'ente deve essere improntata al criterio di efficienza, con ripartizione delle attribuzioni tra le strutture organizzative in funzione della garanzia della regolarità dell'azione amministrativa.

La strutturazione dell'assetto organico va comunque effettuata sulla base di criteri di massima obiettivi e generali e sulla scorta di apposita motivazione, peraltro limitata alla sintetica enunciazione dei motivi di pubblico interesse alla base del provvedimento, attesa l'ampia discrezionalità che caratterizza gli atti organizzativi.

È importante altresì notare che la primaria finalizzazione dell'atto di organizzazione al pubblico interesse non trova limite nella necessità di tutela delle posizioni e delle aspettative di carriera dei soggetti che fanno parte dell'apparato organizzativo, fermo restando il rispetto delle norme di principio intese a garantire la posizione economica e funzionale rivestita dai dipendenti.

Dai detti caratteri dell'atto organizzativo discende, come è noto, la configurabilità di posizioni di mero interesse legittimo e la

esclusione di una giurisdizione di accertamento relativamente agli stessi.

In ordine al sindacato giurisdizionale su tali atti, si è peraltro affermato che le scelte compiute dall'amministrazione, in quanto attinenti al merito dell'azione amministrativa, sfuggono al sindacato di legittimità. Altra giurisprudenza, a mio sommesso avviso a ragione, ne ha ritenuto la sindacabilità sotto il limitato profilo della congruità e logicità delle scelte, ovvero delle ipotesi di alterazione di *status* e posizioni funzionali acquisite.

Dopo queste premesse generali, è il caso di verificare in che modo è stato esercitato in concreto il potere autorganizzatorio dall'ENAC, facendo anzitutto riferimento allo statuto approvato con decreto ministeriale 3 giugno 1999 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 289 del 10 dicembre 1999).

L'idea perseguita è chiaramente quella di un ente efficiente ed in grado, in modo snello ed adeguato ai ritmi incalzanti del trasporto aereo, di esercitare poteri di regolatore, e non da ultimo rilevanti potestà pubbliche di certificazione, controllo, autorizzazione, ispezione e sanzione nel settore dell'aviazione civile. In questo ambito gli operatori privati potranno assumere finalmente la funzione di terminali dell'amministrazione, in modo tale, però, che l'esercizio dei servizi non si dimostri in alcun modo alieno dal raggiungimento dei fini istituzionali a cui è preposto l'ente.

Il primo degli aspetti sensibili trattati nello statuto è sicuramente costituito dall'elencazione delle funzioni; nello statuto si è scelta la via dell'elencazione molto complessa e dettagliata, con qualche clausola generale residuale, mettendo comunque in buona evidenza la funzione regolatoria e di certificazione incardinata in capo a questo ente e che si esplica in particolare, in base a quanto previsto nell'articolo 2, in materia di progettazione, costruzione e manutenzione degli aeromobili, esercizio degli aeromobili e attività di trasporto aereo, personale di terra e di volo, progettazione, costruzione e manutenzione ed esercizio delle infrastrutture aeroportuali, servizi e attività aeroportuali, sicurezza del volo e del trasporto aereo. Senza poi che si possano dimenticare le altre fondamentali funzioni, parimenti previste nello statuto, di partecipazione propositiva alle attività di indirizzo, programmazione e ga-

ranza dello sviluppo del sistema del trasporto aereo e aeroportuale, nonché di regolamentazione e valutazione dei piani regolatori aeroportuali, dei programmi di intervento e dei piani d'investimento aeroportuale, di collegamento con gli altri enti ed organismi anche internazionali operanti nel settore, di valutazione istruttoria e proposta in tema di tariffe e diritti aeroportuali, e non da ultimo le altre attività in tema di servizi aeroportuali inerenti, prime fra tutte, all'affidamento in concessione dei beni e dei servizi aeroportuali nonché al relevantissimo controllo dei parametri di qualità dei servizi.

Il patrimonio dell'Ente è costituito, a termini dello statuto, dai beni mobili e immobili per l'esercizio delle attività istituzionali, dai beni del demanio aeroportuale assegnati a titolo gratuito per il successivo affidamento in gestione, secondo i criteri previsti dal regolamento vigente in materia di gestioni aeroportuali (decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521), e dai beni mobili ed immobili già appartenenti al R.A.I. e all'E.N.G.A. Quanto alle fonti di finanziamento rileviamo che le entrate sono costituite dai trasferimenti da parte dello Stato connessi all'espletamento dei compiti istituzionali dell'Ente, dai canoni aeroportuali e dalle sanzioni, nonché dalle tariffe per le prestazioni di servizi, da stabilire con un regolamento in via di ultima definizione, e infine dai proventi derivanti da attività diverse, collegate ad esempio alla vendita di studi e *know how* aeronautico, consulenze ecc., come si conviene ad un ente pubblico che deve trarre almeno tendenzialmente dalle proprie attività le fonti del proprio mantenimento.

Un ulteriore rilevante problema, che rimane tuttora insoluto, è la definizione della struttura organizzativa e dell'articolazione territoriale dell'ENAC, che lo statuto ha ritenuto di non poter risolvere una volta per tutte. Si è in effetti pensato ad un'organizzazione centrale particolarmente flessibile, con molti uffici di *staff* che fanno capo direttamente alla direzione generale, così da rendere l'esercizio del potere decisionale il più snello e veloce possibile. Non mancheranno ovviamente strutture apposite per le relazioni, anche informatizzate, con il pubblico e per la gestione dei rapporti sindacali. Sull'articolazione territoriale, occorrerà invece necessariamente fare riferimento, visti anche i limiti della potestà statutaria, alle previsioni del codice della navigazione, con la fondata spe-

ranza che sarà una delle parti del codice che, grazie ai lavori dell'apposita Commissione di riforma ed al disegno di legge delega presentato al Parlamento dal Governo nell'ambito dei collegati ordinamentali alla finanziaria 2000, sarà oggetto di aggiornamento.

Per il resto si attende ora in pratica solo la firma e l'approvazione del Contratto di programma da stipularsi con l'Amministrazione vigilante.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, come si accennava, non è rimasto nel frattempo inerte e si è dato anch'esso una nuova veste organizzativa. Così, nell'ambito della riorganizzazione complessiva del Ministero, disposta con regolamento di organizzazione n. 202/98, in attuazione finalmente della legge n. 537/93, è stato istituito il Dipartimento dell'Aviazione Civile, che ha formalmente sostituito, ai sensi della legge n. 250/97, la ex Direzione Generale dell'Aviazione Civile, senza assumerne tuttavia le preesistenti funzioni, come detto confluite nell'ENAC.

Il Dipartimento dell'Aviazione Civile, suddiviso in due unità di gestione, dovrebbe "limitarsi" ad esercitare poteri, in gran parte nuovi, di vigilanza e controllo nel settore aeronautico, dando, al riguardo, supporto all'attività di indirizzo e direttiva di competenza del Ministro, e costituendo comunque il braccio operativo per l'esercizio delle residue competenze incardinate in capo all'organo di governo, senza peraltro dimenticare le ulteriori attribuzioni affidategli per legge e concernenti l'analisi del trasporto aereo, i rapporti con le sedi internazionali ed il collegamento con la politica comunitaria.

Per il Dipartimento sono stati previsti, con D.M. n. 148/T del 28 dicembre 1998, uffici centrali di livello dirigenziale. Con la recente pubblicazione (G.U. n. 19 del 25 gennaio 2000) poi dell'apposito D.P.C.M. in data 26 novembre 1999, previsto dall'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo n. 250/97, sono stati definitivamente individuati i beni e le risorse umane, finanziarie e strumentali che permangono al Dipartimento.

Una problematica delicata, nell'attuale fase transitoria del processo di riorganizzazione dell'Amministrazione pubblica dell'aviazione civile, è sicuramente costituita dalla delimitazione

delle attribuzioni tra il Dipartimento dell'Aviazione Civile e l'ENAC.

Procedendo per gradi e tentando di fare un minimo di chiarezza nella delimitazione delle attribuzioni, è evidente che al Ministro, in quanto organo di governo, spetti esercitare essenzialmente le funzioni di indirizzo politico-amministrativo, definendo gli obiettivi ed i programmi da attuare, nonché verificando la rispondenza dei risultati dell'attività amministrativa e della gestione agli indirizzi impartiti. In particolare spetta al Ministro definire obiettivi, priorità, piani, programmi e direttive generali per l'azione amministrativa. Gli atti di indirizzo e di direttiva dovrebbero riguardare ovviamente sia l'attività di gestione amministrativa strettamente intesa, che l'esercizio del potere di vigilanza amministrativa.

Non secondaria appare inoltre l'attribuzione all'organo di governo delle decisioni in materia di atti normativi e l'adozione dei relativi atti di indirizzo interpretativo ed applicativo.

L'ENAC, sulla base di quanto previsto dalla legge istitutiva, e nei termini e con le modalità meglio definiti dallo statuto, nonché dal regolamento amministrativo-contabile, anch'esso recentemente approvato con D.M. 3 agosto 1999 (pubblicato nella G.U. n. 208 del 26 novembre 1999), dovrà occuparsi, come si è visto, di gran parte dell'attività tecnico-regolamentare, certificativa, autorizzatoria, ispettivo-sanzionatoria, concernente il settore dell'aviazione civile, fatti salvi i compiti attribuiti dalla normativa vigente ad altri enti ed organismi del settore.

La gestione tecnico-amministrativa e di carattere operativo dovrà considerarsi pertanto in gran parte incardinata in capo all'ENAC ed ai suoi organi dirigenziali, che dovranno esercitare, ai sensi di legge, anche rilevanti funzioni di carattere propositivo ed istruttorio in materie che vedono la partecipazione dell'organo di governo a livello di emanazione del provvedimento finale, come ad esempio in materia di tariffe, tasse e diritti aeroportuali.

Quanto infine alle funzioni ed ai poteri del Dipartimento dell'Aviazione Civile, esso dovrà dare supporto alle attività di indirizzo e controllo previste in capo al Ministro, esercitando altresì i

poteri di vigilanza sugli Enti aeronautici, nei limiti previsti anche in questo caso dalle direttive ministeriali.

Nei confronti degli operatori privati, come ad esempio i gestori aeroportuali, l'interlocutore preferenziale sarà l'ENAC, sia ai fini dell'instaurazione e gestione del rapporto concessorio o autorizzatorio che ai fini dell'esercizio concreto del potere di vigilanza e di controllo sulla qualità del servizio reso, fatti salvi ovviamente gli indirizzi e le direttive ministeriali.

Nell'ambito del riassetto complessivo dell'organizzazione del settore dell'aviazione civile italiana un breve cenno conclusivo merita anche l'istituzione, avvenuta in attuazione della direttiva comunitaria n. 94/56 con d.lgs. n. 66/99, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, sottoposta, a scopo di garantirne la massima autonomia, alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e con compiti in materia di inchieste su incidenti ed inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

L'Agenzia è titolare di personalità giuridica, autonomia, indipendenza di giudizio e di valutazione. Essa risponde al modello organizzativo di prevedibile grosso successo - almeno a quanto si può leggere nel disegno di riorganizzazione complessiva dei Ministeri, emanato dal Governo con il d.lgs. n. 300/99 -, dell'Agenzia, quale entità organizzativa ben distinta da quella dell'Autorità indipendente, proprio in quanto non scollegata completamente dal potere esecutivo, a cui è sottoposta ai fini della vigilanza e dal quale dipende ai fini dell'individuazione dei titolari degli organi.

Questa Agenzia condurrà le inchieste tecniche con il solo obiettivo di prevenire incidenti ed inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità, in piena autonomia quindi dalla magistratura, compiendo attività di studio e di indagine, e formulando raccomandazioni e proposte dirette a garantire la sicurezza della navigazione aerea ed a prevenire incidenti ed inconvenienti. Essa va a schierarsi comunque del tutto *a latere* dell'organizzazione amministrativa centrale dell'aviazione civile, pur non mancando elementi di raccordo con il Ministero dei Trasporti e l'ENAC, in merito ad esempio ai rapporti e alle raccomandazioni emanati a seguito delle inchieste.

GIANCARLO TESINI

(c.s.)

Ringraziamo il relatore perché credo abbia fatto capire che cos'è l'ENAC. Essendo un soggetto nuovo, bisogna dargli il tempo di operare prima di poterlo giudicare, anche se magari sono legittime alcune riserve sui primi passi dell'Ente.

Continuiamo adesso i lavori con la relazione del Presidente di Assoclearance, Carlo Griselli. Mi fa molto piacere dargli la parola perché io, da Ministro, ho avuto modo di apprezzare Griselli quando era direttore dell'ENAV. Oggi ha un nuovo incarico, ma credo che sia la prosecuzione di un'esperienza precedente. Quindi adesso do a lui la parola e sono certo che lo ascolteremo tutti con grande attenzione.